VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 38)
z dnia 12 czerwca 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 38)

12 czerwca 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy w sprawie spłaty niezaspokojonych należności przedsiębiorców za niektóre prace, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych (druk nr 451),

– informacja Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na temat wyników kontroli wzorców umów i regulaminów stosowanych przez przewoźników lotniczych, kolejowych oraz przedsiębiorców świadczących usługi wynajmu samochodów osobowych w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Nowak** Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu oraz **Maciej Jankowski** podsekretarz stanu w tym resorcie wraz ze współpracownikami, **Jarosław Król** wiceprezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Artur Kawaler** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów, **Michał Biera** naczelnik w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, **Kazimierz Dyl** p.o. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, **Małgorzata Nowakowska** przedstawicielka Najwyższej Izby Kontroli, **Anna Siwonia** przedstawicielka Urzędu Zamówień Publicznych, **Sławomir Skrzydlewski** przedstawiciel Ministerstwa Sportu i Turystyki, **Jakub Troszyński** dyrektor biura Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Wojciech Partyka** członek zarządu PKP InterCity SA, **Jacek Nowak** dyrektor biura PKP SA, **Teresa Werner** dyrektor biura Przewozy Regionalne sp. z o. o., **Konstanty Sochacki** przedstawiciel Komitetu Protestacyjnego Poszkodowanych Przedsiębiorców, prezes firmy TEKKA z Łodzi.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Magdalena Klorek**, **Łukasz Nykiel** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo. Jeżeli pozwolicie, rozpoczniemy dzisiejsze posiedzenie Komisji. Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, witam wszystkich naszych gości na dzisiejszym posiedzeniu. Witam panie i panów posłów. Porządek dzienny otrzymaliście państwo w zawiadomieniu; w punkcie I pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy w sprawie spłaty niezaspokojonych należności przedsiębiorców za niektóre prace, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych – druk nr 451. W punkcie II – informacja Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o kontroli wzorców umów i regulaminów stosowanych przez przewoźników lotniczych, kolejowych oraz przedsiębiorców świadczących usługi wynajmu samochodów osobowych w Polsce.

Aby ten porządek dzienny mógł się ziścić w tej formule, w której przeczytałem, musimy zastosować art. 37 ust. 4 regulaminu Sejmu mówiący, że pierwsze czytanie może się odbyć nie wcześniej niż siódmego dnia od doręczenia posłom druku projektu, chyba że Sejm, lub w naszym przypadku komisja, postanowią inaczej. Tak? Czy dobrze przeczytałem?

Legislator Łukasz Nykiel:

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mam pytanie do pań i panów posłów, czy jest sprzeciw wobec propozycji, aby pierwsze czytanie projektu rządowego odbyło się na dzisiejszym posiedzeniu Komisji? Nie ma sprzeciwu; dziękuję bardzo.

Rozumiem, że porządek dzienny został zaakceptowany przez panie i panów posłów.

Witamy pana ministra Sławomira Nowaka, jak również pana ministra Macieja Jankowskiego, którego również witam.

W takim razie przystępujemy do realizacji porządku dziennego dzisiejszego posiedzenia. I jeśli pan minister jest gotów… Goście mają swoje prawa. Jeżeli pan minister jest gotowy, to bardzo proszę o uzasadnienie projektu ustawy.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Panie przewodniczący. Panowie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Na porządku obrad Komisji staje ustawa napisana, przygotowana przez rząd w trybie nadzwyczajnym, pilnym i też po rozmowach z poszkodowanymi podwykonawcami na inwestycjach drogowych w naszym kraju. Tytuł ustawy odnosi się właśnie do problemów finansowych podwykonawców, którzy wykonywali czy wykonują prace budowlane w czasie inwestycji, które prowadzi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Chodzi o to, żeby strona publiczna nie pozostawała głucha na bardzo poważny problem społeczny, jakim jest narastające zjawisko nierzetelności generalnych wykonawców, dużych firm budowlanych w stosunku do małych podwykonawców, małych firm budowlanych. I abyśmy z tym problemem starali się uporać wtedy, kiedy jeszcze on nie nabiera zjawiska w skali całego kraju. Najbardziej problemy związane z rzetelnym regulowaniem należności uwidoczniły się na przykładzie firmy DSS i POL-DIM. I obawiam się, że ten proceder może mieć szerszy wymiar, niż tylko w przypadku tych dwóch firm. W związku z tym zdecydowaliśmy się, jako resort transportu, przedstawić najpierw Radzie Ministrów, a dzisiaj już jako cały rząd, Wysokiej Komisji i za chwilę całemu parlamentowi, projekt ustawy w sprawie spłaty niezaspokojonych należności przedsiębiorców za niektóre prace, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych.

Również w czasie rozmów z podwykonawcami, z którymi miałem okazję współpracować nad projektem, nad jego pewnymi założeniami, zdecydowaliśmy się na takie rozwiązanie, aby przyjąć w miarę uproszczoną procedurę, aby jak najszybciej, również w systemie zaliczkowym, móc wypłacać poszkodowanym podwykonawcom przynajmniej część ich należności.

Ja nie będę się rozwodził nad konkretnymi zapisami w tej ustawie; to wszystko państwo możecie odczytać. W naszej ocenie, jest to ustawa, która bardzo specyficznie, wąsko, bo w odniesieniu do inwestycji prowadzonych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, reguluje problem nierzetelności między wykonawcą generalnym a podwykonawcami, uznaje ten problem za problem społeczny. Dlatego musimy się z nim jak najpilniej uporać. I stąd moja prośba do Wysokiej Komisji o pilne czytanie tego projektu, o pilne procedowanie i wysłanie za chwilę projektu ustawy na forum całego parlamentu do drugiego czytania.

Z grubsza powiem w ten sposób, że przyjęliśmy takie założenie, i od razu jest to informacja dla tych państwa, którzy śledzili postęp prac nad tym projektem; odeszliśmy od pierwotnego pomysłu, aby bezpośrednio z zabezpieczenia, które jest w ręku strony publicznej i może być uruchomione na wypadek, mówię o zabezpieczeniu należytego wykonania, może być uruchomione na żądanie strony zamawiającej. Odeszliśmy od tego, aby z tego zabezpieczenia regulować wprost płatności dla podwykonawców. W opinii wielu prawników – konstytucjonalistów, byłoby to naruszenie umów wcześniej zawartych i stanowiłoby podstawę do zakwestionowania tego rodzaju wypłat. Stąd w ustawie mówimy, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad dysponuje środkami z Krajowego Funduszu Drogowego do wysokości

zabezpieczenia, o którym mówi się w innych przepisach prawa, czyli do wysokości zabezpieczenia gwarancji należytego wykonania. Zatem Generalna Dyrekcja wprost ze środków publicznych z Krajowego Funduszu Drogowego będzie brała na siebie konieczność potrzeby i możliwość regulowania tego rodzaju płatności w zastępstwie nierzetelnego bądź upadłego wykonawcy, mówiąc tak skrótowo.

Stąd jakby ta zasadnicza, konstytucyjna zmiana, dlatego że rzeczywiście, w toku prac nad tym projektem natknęliśmy się na opinie konstytucjonalistów. I w obawie przed utrąceniem tego projektu w toku prac parlamentarnych, albo jeszcze dalej, zdecydowaliśmy się na inne rozwiązanie. Na rozwiązanie, które prowadzi nas do tego samego skutku – szybkiego, uproszczonego wypłacania należności podwykonawcom w zastępstwie nierzetelnego wykonawcy, a nie naraża nas na ryzyko konstytucyjnej prawdy. Stąd taka zasadnicza zmiana w stosunku do tego, co początkowo planowaliśmy.

Zdecydowaliśmy się również ograniczyć tę ustawę do problemu relacji w obrębie odpowiedzialności Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Czyli nie rozciągamy całości odpowiedzialności czy „solidarnej współodpowiedzialności”. Bo to nie jest wprost solidarna odpowiedzialność w myśl rozumienia Kodeksu cywilnego. My tutaj tą ustawą specjalną regulujemy bardzo specyficzną relację nieobjętą dzisiaj przez polskie prawo solidarną odpowiedzialnością.

My tą ustawą mówimy, że w sytuacji kiedy zamawiającym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, wówczas ma ona prawo regulować należności w stosunku do podwykonawców. Nie regulujemy spraw generalnych związanych ze sferą zamawiających, którzy działają na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych. Dlatego również, i to budziło wątpliwości natury konstytucyjnej, jak i budziło wątpliwości Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu, samorządy prosiły o więcej czasu. Stąd rozdzielamy te dwa projekty.

Jesteśmy gotowi pracować również nad drugim projektem, który będzie komplementarny względem nowej ustawy – Prawo zamówień publicznych, która jest przygotowywana przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Ustawa ta będzie regulowała szerszą niż do tej pory solidarną odpowiedzialność szeroko rozumianej strony publicznej za zamówienia udzielane w oparciu o ustawę – Prawo zamówień publicznych. Stąd drugie moje wyjaśnienie dotyczące tego, dlaczego wąsko, a nie szeroko traktujemy problem, choć początkowo planowaliśmy to uregulować generalnie.

I trzecia uwaga również na przyszłość. Chcę państwa poinformować, o czym mówiłem już publicznie, że we wszystkich nowych przetargach, które Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie ogłaszała i ogłasza, zostanie doprecyzowana sprawa odpowiedzialności wykonawców w stosunku do podwykonawców, pod nadzorem Generalnej Dyrekcji, czyli strony zamawiającej. Będzie tak, że wykonawca, aby uzyskać płatność za fakturę, będzie musiał przedstawić poświadczenie o uregulowaniu płatności w stosunku do swoich podwykonawców. I to jest już umieszczone w nowych czipach na nowe przetargi, między innymi na przebudowę węzła drogowego w Jankach i na Most Grota-Roweckiego w Warszawie. Więc na przyszłość ten system uszczelnimy tak, aby rzeczywiście uchronić się przed sytuacjami nierzetelnego regulowania płatności plus to, co będzie proponował Wysokiej Izbie Prezes Urzędu Zamówień Publicznych w nowej regulacji ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Zatem tą wąską ustawą wprowadzamy odpowiedzialność szczególną Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad za niezaspokojone przez wykonawcę należności głównego przedsiębiorcy. Doprecyzowujemy też kogo rozumiemy pod pojęciem „przedsiębiorca”; jest to przedsiębiorca mały, średni i mikroprzedsiębiorca. I kim jest wykonawca. Macie to wszystko państwo zapisane w art. 2 projektu ustawy.

Wprowadzamy również system, w którym przedsiębiorca będzie zgłaszał się, ten nazwijmy to umownie poszkodowany podwykonawca, do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w formie pisemnej w sytuacji, w której nie zostały zaspokojone jego wykonane i potwierdzone prace powyżej 30 dni. Podwykonawca będzie również mógł się zwrócić do Generalnego Dyrektora, jeśli wobec wykonawcy dla którego

on pracował, ogłoszono upadłość, albo sąd oddalił wniosek o ogłoszenie upadłości na podstawie stosownego artykułu.

To jest też uwaga do podwykonawców. Panowie z którymi rozmawialiśmy w pracach nad tą szczególną regulacją, będziecie wiedzieli o co chodzi – o ryzyko uchylenia upadłości w stosunku do firmy DSS. Zatem tu staramy się odnieść do wszystkich potencjalnych sytuacji, które zaistniały bądź mogą jeszcze zaistnieć, aby móc z tej ustawy skorzystać.

Zgłoszenie do Generalnego Dyrektora, o którym wspominałem, będzie wymagało formy pisemnej i do zgłoszenia trzeba będzie załączyć kopię przedłożonego wykonawcy wezwania do zapłaty należności, którego termin upłynął bezskutecznie. Ponadto do zgłoszenia dołączyć trzeba kopię pozwu wniesionego przeciwko wykonawcy o zapłatę należności albo kopię zgłoszenia wierzytelności w postępowaniu upadłościowym. I trzeci warunek – doręczenie kopii umowy zawartej miedzy wykonawcą a przedsiębiorcą.

Po dokonaniu weryfikacji takiego zgłoszenia, jeżeli wolumen kwoty, którą trzeba będzie uregulować w zastępstwie nierzetelnego wykonawcy przekroczy 3% wartości kontraktu, wówczas Generalny Dyrektor będzie zobowiązany do ogłoszenia w dzienniku o zasięgu ogólnopolskim „naboru" poszkodowanych podwykonawców. Będzie to zgłoszenie swoich roszczeń do Generalnego Dyrektora. I w projekcie ustawy wpisaliśmy 60-dniowy termin na dokonywanie takich zgłoszeń. Wiemy, że Generalna Dyrekcja jeśli chodzi o poszkodowanych przez firmę DSS, już współpracuje z podwykonawcami i pomaga im budować dokumentację niezbędną do pilnego wypłacenia zaliczek. A po uprawomocnieniu – wypłaty pozostałych 50% wartości należności.

Wprowadzamy tą ustawą uproszczony sposób regulowania niezaspokojonych należności, jeśli chodzi o podwykonawców. Zaliczka będzie wypłacana, po pierwsze, na podstawie nieprawomocnego nakazu sądu o dokonanie płatności wykonawcy w stosunku do podwykonawcy bądź niepotwierdzonego jeszcze przez sędziego komisarza spisu wierzytelności. Na tej podstawie będzie można wypłacić 50-procentową zaliczkę, jeśli chodzi o takie niezaspokojone należności. Pozostała kwota zostanie wypłacona po uprawomocnieniu się orzeczenia sądu albo po ugodzie zawartej przed sądem w sprawie pomiędzy przedsiębiorcą a wykonawcą, albo też po umieszczeniu takiej wierzytelności poszkodowanego podwykonawcy na zatwierdzonej już przez sędziego komisarza liście wierzytelności. Zatem do wypłacenia reszty należności wystarczy potwierdzenie przez sędziego komisarza, że taka należność jest potrzebna i taka należność jest przez tego sędziego komisarza uznana, jako wierzytelność prawdziwa.

Tutaj rozwiewając już wszelkie państwa wątpliwości na przyszłość, bo taka wątpliwość może się jakby pojawić, czy to nie jest nieuprawniona pomoc publiczna, a więc strona publiczna po dokonaniu takiej zastępczej płatności, będzie miała prawo i siłą rzeczy również obowiązek, wystąpić o roszczenie w stosunku do takiego wykonawcy bądź sędziego komisarza, zwrotu dokonanej należności. Jeżeli mamy do czynienia z wykonawcą, który istnieje, nie upadł i nadal wykonuje prace, a za którego Generalna Dyrekcja dokonała płatności zastępczej, wówczas Generalna Dyrekcja będzie miała prawo potrącać sobie z kolejnych płatności, z kolejnych faktur, tego rodzaju należność. Jeśli tak jak w przypadku firmy DSS, mamy do czynienia z taką sytuacją, to strona publiczna będzie miała roszczenie w trybie sądowym o zwrot wypłaconych środków na podstawie tej ustawy. Wszystko, całe finansowanie, odbywa się z i do Krajowego Funduszu Drogowego, co oczywiście w dalszych przepisach tej ustawy będzie wymagało korekty Krajowego Funduszu Drogowego, ale to już jest sprawa banalna.

Więc mówiąc krótko – projekt ustawy jest pisany przez życie. Życie jest bogate, w związku z tym stawia przed nami kolejne, nowe wyzwania. Nie da się żadną ustawą wymóc rzetelności w biznesie. Od 23 lat budujemy etos polskiego biznesu i różnie z tym etosem jest. W związku z tym, jeżeli dostrzegamy tego rodzaju proceder, jak wykorzystywanie sytuacji uprzywilejowanej większego w stosunku do mniejszego, wówczas wydaje się całkowicie zasadne, prawidłowe i moralnie uzasadnione, aby w przypadku inwestycji o znaczeniu kluczowym dla gospodarki narodowej, jakim są budowlane inwestycje drogowe, wkroczyć w taką relację z pełną premedytacją.

Mam pełną świadomość i też zwracam się do państwa posłów, którzy będziecie pracowali nad tym projektem, że robimy ustawę specjalną dedykowaną dla wąskiego sektora, ale niezmiernie ważnego z punktu widzenia gospodarki narodowej, do sektora budowlanego, który operuje na zamówieniach dokonywanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. To są wielomiliardowe kontrakty, z punktu widzenia państwa szalenie istotne.

Wiem również, że część z państwa posłów ma swoje propozycje uregulowania ustawowego. Proponowałbym mimo wszystko, aby po analizie zdecydować się… Ja już przeprowadziłem taką analizę z moimi współpracownikami projektu, który został przedłożony Wysokiej Komisji przez jeden z klubów opozycyjnych. Projekt ten, niestety, nie spełnia warunków ani konstytucyjności, ani nie spełnia wymogu zabezpieczenia interesu strony publicznej i jako taki byłby szkodliwy z punktu widzenia funkcjonowania gospodarki narodowej.

W związku z tym prosiłbym, aby w toku prac legislacyjnych i parlamentarnych nie prześcigać się co do autorstwa. Bo wszyscy dostrzegamy problem, z którym przyszło nam się zmierzyć. I prosiłbym Wysoką Komisję o takie rzetelne, a przede wszystkim błyskawiczne procedowanie nad tym projektem ustawy. Ta ustawa, zgodnie z konstytucją i prawem unijnym, da nam możliwość do pomocy poszkodowanym podwykonawcom. I to dzisiaj dla nas jest najważniejsze, myślę, że również dla państwa posłów, którzy będziecie nad tym projektem pracowali. Nie autorstwo tego klubu bądź innego klubu, rządu bądź grupy posłów; to naprawdę jest dzisiaj wtórne. Problem trzeba pilnie uregulować, aby pomóc tym ludziom, którzy są dzisiaj na skraju bankructwa. Chodzi o te wszystkie małe firmy dostawców, usługodawców, a nie tylko wykonawców robót budowlanych, których już zaspokoiliśmy w znacznej części. Chodzi o tych wykonawców zatwierdzonych. Żeby ten katalog dostawców i usługodawców mógł szybko otrzymać pomoc od strony publicznej.

Dzisiaj definiuję to, jako zadanie pierwszoplanowe stojące przed resortem transportu. Ale również wydaje mi się, i to z pełną odpowiedzialnością można powiedzieć, że jest to również pierwszoplanowe zadanie stojące przed Komisją Infrastruktury. Zatem prośba o pilne procedowanie, panie przewodniczący i panowie przewodniczący, nad tym projektem rządowym. Bierzemy za niego pełną odpowiedzialność. Jestem przekonany do jego zasadności. Ustawa pozwoli szybko pomóc tym, którzy tej pomocy potrzebują.

Ja wiem, że cierpliwość tych ludzi dzisiaj jest wystawiona bardzo często na bardzo poważny test. Umawialiśmy się na szybkie procedowanie wtedy, kiedy na ten temat rozmawialiśmy w resorcie transportu z przedstawicielami poszkodowanych podwykonawców.

Myśmy swoją pracę wykonali, powiedziałbym, w 100 procentach, nieco zmieniając formułę ustawy, ale efekt jest ten sam; szybko i bezpośrednio móc zapłacić poszkodowanym podwykonawcom. Teraz już wszystko jest w rękach Wysokiej Komisji, także szybkie procedowanie. Zatem proszę panie przewodniczący o najwyższy priorytet, jeśli chodzi o tę ustawę, w toku prac legislacyjnych.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze, za uzasadnienie projektu zawartego w druku sejmowym nr 451.

Rozpoczynamy debatę nad tym projektem. Proszę bardzo. Pan przewodniczący Janusz Piechociński. Proszę o dalsze zgłoszenia.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Szanowni państwo. Ja wnoszę już na początku o powołanie podkomisji, bo wydaje się, że to jest złożony materiał. Choćby z liczby analiz, opinii, które do nas wpłynęły, widzimy jak złożona jest to materia. Choćby na etapie procedowania rządowego mamy znaczne zawężenie zakresu działania ustawy i to widzimy także od strony formalnoprawnej. Niesie to określone konsekwencje.

No i powiem tak; były sygnały, które świadczyły o tym, że winą za opóźnienia i utratę płynności na wielu kontraktach obciążaliśmy raz generalnych wykonawców, raz podwykonawców, raz projektantów, innym razem administrację drogową, a nawet pogodę. Tu przypomnę, że wielokrotnie, szkoda, że bezskutecznie, proponowałem korektę w procesach inwestycyjnych, sygnalizowałem zagrożenia i uczulałem przed niechybnym, nadchodzącym, inwestycyjnym tsunami.

To, co dzisiaj dociera do opinii publicznej i to co rząd proponuje w tym zakresie, to jest tylko wierzchołek góry lodowej tego tsunami, które już jest. Nie sprowadza się tylko do relacji pomiędzy głównymi wykonawcami a łańcuchem podwykonawców i dostawców. Bo cały system został zawirusowany poważnymi napięciami wewnętrznymi. Oczywiście, na to składa się i kultura, i relacja między wykonawcami. I wiara w to, że w kontraktach bardzo takich czułych politycznie, emocjonalnie i społecznie, ktoś nie wytrzyma i pęknie, i dołoży dodatkowe pieniądze do nisko wygranego przetargu i kontaktu. Albo odkujemy się, albo ktoś przymruży oko. Efekty tego są takie, że dzisiaj mamy propozycję, aby ten problem rozwiązać przez kontrole i regulacje przepływów finansowych między generalnym wykonawcą a podwykonawcami i dostawcami.

W mojej ocenie, po pierwsze, jest to działanie na zasadzie próby leczenia objawów, zamiast przyczyn choroby, która trawi, niestety, cały proces inwestycyjny. I mówię to z bólem. Zdaję sobie sprawę, że jesteśmy pod wrażeniem krzywdy, która stała się tym, którzy są na końcu „przewodu pokarmowego" zwanego płatnościami. No, ale ta choroba jest bardziej złożona.

I uwaga – tworzymy zupełnie nowe zadania dla części administracji publicznej. Otóż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma w oparciu o tę ustawę być regulatorem relacji rynkowych różnych firm. Ma decydować takie kwestie, jak kto jest rzetelny, a kto jest nierzetelny na podstawie ogólnego zapisu w projekcie umowy. I decydować o tym czy wąsko czy szeroko to traktujemy, komu płacić, a komu nie płacić. Które roboty, tak naprawdę, zostały dobrze wykonane, a które nie są wykonane.

To jest oczywiście bardzo istotne, aby z tego pata, który jest, skutecznie wyjść. Ale zwracam uwagę, że głównym problemem jest jednak problem zatorów płatniczych, które wynikają ze strat ponoszonych przez generalnych wykonawców. Otóż w kolejce do ogłaszania upadłości i wymuszenia na podwykonawcach ugody w sprawie obniżenia wzajemnych roszczeń, są kolejni wielcy z kontraktów drogowych. I choćby widzimy to na przykładzie największego gracza, który złożył stosowne dokumenty, a teraz według doniesień prasowych, przedstawia propozycje nie do odrzucenia swoim wierzycielom; mającym wierzytelności do 10 tysięcy 92%, tym powyżej 10 milionów tylko 62-65%. No dobrze, ale wiemy, że przy tej rentowności, która jest dzisiaj w procesie inwestycyjnym, jest to świadome doprowadzenie do następującej sytuacji. Albo decydujesz się, że pokryjesz moją stratę w części, a jak nie, to nie odzyskasz nawet ćwiartki z tego co możesz dostać. Bo podwykonawcy są w postępowaniu upadłościowym kolejny raz na końcu szeregu.

Zwracam też uwagę, że duże konsorcja, które dzisiaj słusznie są pokazywane jako współsprawcy tego procesu, zaciągnęły kredyty w naszych bankach. W związku z tym te banki będą wysoko w kolejności postępowań. I jak popatrzymy jaka jest kolejność w procesie upadłościowym, to widzimy skalę tego problemu. W związku z tym mamy do czynienia właśnie z zatorami płatniczymi, które wynikają ze strat ponoszonych przez generalnych wykonawców. Na większości kontraktów są to straty idące w dziesiątki lub setki milionów złotych.

I z grubsza można powiedzieć tak, że po pierwsze, sami wykonawcy są temu winni. Winna jest wojna cenowa z lat 2009-2010, kiedy były rozstrzygane przetargi na drogi na Euro 2012. Ponadto w bezprecedensowym, krótkim okresie czasu nastąpił wzrost kosztów paliwa i materiałów do budowy dróg.

No, ale jest w tym także kwestia podziału ryzyka inflacyjnego między zamawiającego a wykonawcę. W niektórych krajach jest to stosowane. To jest także kwestia pytania, czy chcemy spowodować taki scenariusz, że najlepszym rozwiązaniem dla tych generalnych wykonawców będzie ogłaszanie kolejnych upadłości. I abstrahuję

od wierzytelności drobnych i średnich pokrzywdzonych podwykonawców. Pokazuję tylko po prostu pewien mechanizm, który może się na całym froncie inwestycyjnym z wielką siłą ujawnić w nadchodzących miesiącach.

Więc dla mnie zasadnicze pytanie jest takie, czy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, odnosząc się chociażby do niektórych zapisów Kodeksu cywilnego, zakłada, że w najbliższym czasie na trwających kontraktach, w ramach nieprzewidywalnego wzrostu cen podstawowych surowców i materiałów, będą dokonane aneksy? I jak to jest z punktu widzenia robót dodatkowych, robót, które się pojawiły w czasie wykonywania kontraktu? Bo problem polega na tym, że wyrywamy pewną grupę wierzycieli z tego procesu, proponujemy, że ich słuszne roszczenia jakoś zaspokoimy. Przy czym trzeba się skoncentrować na tym jak Generalna Dyrekcja ma to robić, z jakich korzystać pieniędzy i do jakiej kwoty. I tutaj już pojawią się napięcia; ja je widzę czytając projekt tej ustawy.

Ale zasadnicze pytanie brzmi z czego ma się pojawić dodatkowy pieniądz, skoro wiemy, że przy takim wzroście cen surowców i materiałów, kontrakty są nierentowne. I z góry były, na starcie, nierentowne. Stadion Narodowy; jedna, duża firma podwykonawcza ma straty sięgające 290 mln zł. Od kogo ona weźmie te 290 milionów złotych, żeby zapłacić swoim podwykonawcom? Mówimy o tego typu wierzytelnościach i roszczeniach w procesie inwestycyjnym. Jak sięgniemy do materiałów, które dostarczają inni podwykonawcy z innych placów budów, nie tylko z tego pierwszego, publicznie rozpatrywanego przykładu firmy DSS, to widzimy, że skala środków, o których mówimy, i skala niedoboru środków na tych kontraktach, jest wyjątkowo poważna.

Z drugiej strony mamy też określony stan Krajowego Funduszu Drogowego i pytania o pomoc publiczną kierowaną do grupy sektora budowanego. Inni sygnalizują w opiniach kwestie, że definiujemy tylko mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa. Co to znaczy w naszych warunkach, skoro to nie jest sprecyzowane w ustawie? Więc pole rażenia do zaskarżania tego rządowego projektu ustawy jest wyjątkowo szerokie.

Ja tylko poruszyłem kilka takich dylematów, które mi się nasuwają po przeanalizowaniu różnych wystąpień, które były kierowane do Komisji i do mnie osobiście, a także po lekturze uzasadnienia do rządowego projektu i jego zawartości. Stąd mój wniosek formalny, żeby powołać podkomisję nadzwyczajną. Bo materia wydaje się, i tu podzielam pogląd pana ministra, bardzo pilna do uregulowania i szybko, bo tutaj chodzi o to, żeby uratować jeszcze to, co jest do uratowania.

Ale fundamentalne jest, aby obok przebiegał proces leczenia nie tylko objawów, ale zapobiegania chorobie. I to jest pytanie o duże projekty, które w dalszym ciągu są realizowane, gdzie jeszcze nie ma zatorów płatniczych na taką skalę, ale za chwilę się pojawią podobne napięcia. I wtedy w kolejce do sądów znajdą się kolejne wnioski firm o upadłość. Ja myślę, że Komisja powinna wyznaczyć podkomisji określony termin na przygotowanie sprawozdania. Ale wydaje się, że racjonalne także z punktu widzenia solidności legislacyjnej i merytorycznej w pracach nad tym projektem jest powołanie podkomisji nadzwyczajnej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bartłomiej Bodio; proszę. Prosimy do mikrofonu.

Poseł Bartłomiej Bodio (RP):

Bardzo się cieszę, że Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wystąpiło z taką inicjatywą. Mam tylko dodatkowe pytanie do pana ministra; co z wykonawcami i podwykonawcami firm budujących autostrady, w których generalni wykonawcy nie pracowali na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, tak jak w przypadku Hydrobudowy? Istnieją dziesiątki firm, które zatrudniały po 40-50 osób, które mają zobowiązania sięgające miliona – dwóch milionów złotych, a więc nie tak dużych kwot, a pracowały na przykład przy budowie obwodnicy Gdańska na zlecenie samorządów lokalnych. Czy istnieje możliwość rozszerzenia tego aktu również na wykonawców nieobjętych zamówieniami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, które są dotknięte tym samym problemem? Firmy te również

budowały drogi na potrzeby miast – gospodarzy w związku z mistrzostwami Euro 2012.

Bardzo proszę pana ministra o ustosunkowanie się do tego, czy istnieje możliwość rozszerzenia tego aktu również na tego typu zamawiających?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie. Panowie ministrowie, szanowni państwo. Dobrze się stało, że wreszcie możemy pracować nad projektem ustawy, który mam nadzieję, pozwoli zabezpieczyć interesy przedsiębiorców, którzy zostali poszkodowani w procesie inwestycyjnym, którego animatorem jest rząd Rzeczypospolitej, jest budżet państwa. Bo o takim zjawisku mówimy w dniu dzisiejszym i z takim zjawiskiem mamy szczególnie do czynienia. Mam tutaj na myśli przede wszystkim inwestycje infrastrukturalne. Ale należy pamiętać o tym, jak powiedział przewodniczący, pan poseł Janusz Piechociński, że rzecz dotyczy nie tylko i wyłącznie inwestycji drogowych.

Mamy do czynienia z pewnym głębszym zjawiskiem, którego przyczyn możemy dociekać, możemy się domyśleć. I byłoby dobrze, żebyśmy odeszli od jak najczarniejszych scenariuszy. Nie mniej jednak czasami rozmawiając z przedsiębiorcami realizującymi inwestycje drogowe, będącymi podwykonawcami w procesie inwestycyjnym, trudno się oprzeć wrażeniu, że to nie jest wszystko normalne. I otóż, panie ministrze, mówił pan o tym, że mamy do czynienia z pewnego rodzaju patologią, nie wiem czy użył pan tego określenia, ale na pewno z procesem, nad którym nie możemy przejść do porządku dziennego, procesem wadliwym. I owszem, tak jest, i proces ten nie rozpoczął się wczoraj ani przedwczoraj.

Ale też należy pamiętać o tym, że nie możemy uogólniać. W samorządach też realizujemy inwestycje infrastrukturalne. Ja do dzisiaj nie słyszałem o takim przypadku, z jakim mamy do czynienia w przypadku inwestycji realizowanych z budżetu państwa.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

W Kłodzku już pierwszy podwykonawca zszedł z budowy na drodze wojewódzkiej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To jest pierwszy przypadek, o którym słyszę, natomiast…

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

To jest Dolny Śląsk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Natomiast jeślibyśmy mówili o takim wręcz standardowym układzie piramidy finansowej na taką skalę, jak w przypadku inwestycji państwowych realizowanych ze środków budżetu państwa, one w samorządzie nie występują. I z tym zjawiskiem musimy sobie poradzić. Mam tu na myśli wszystkich, którzy zajmują się tą problematyką, także i tę część parlamentarną Komisji Infrastruktury, która czyni funkcję kontrolną. Ale i stronę rządową, ale także wreszcie środowiska budowniczych.

Panie ministrze. W trakcie naszych spotkań, i tego nie mogę nie powiedzieć w dniu dzisiejszym, pan minister bardzo pozytywnie reagował na chociażby propozycje mojego klubu parlamentarnego i propozycje przedsiębiorców. Więc w trakcie naszych spotkań, w których pan minister nie odmówił udziału, rozmawialiśmy często na temat koniecznych przedsięwzięć, które zaspokoją wszystkich, którzy zostali, można powiedzieć, że nie ze swojej winy, postawieni w tak dramatyczne sytuacji.

Przypomnę; w każdym państwie cywilizowanym jest tak, że jeżeli kooperuje się z przedsiębiorstwem realizującym zamówienia rządowe, to ma się zdecydowaną pewność, że przedsiębiorstwo nie zostanie oszukane. U nas stało się zdecydowanie inaczej.

I teraz przechodząc do samej propozycji przedłożonej przez rząd. Panie ministrze, ona się cokolwiek różni od deklaracji, które wcześniej były składane, także i przez pana,

które przewijały się w trakcie naszych rozmów. Mianowicie projekt dotyczy tylko części przedsiębiorców. To już jest wątek, który podnosili moi przedmówcy. I to jest pierwsze zasadnicze zastrzeżenie; uważam, że ono wymaga pracy w podkomisji nadzwyczajnej. A co do propozycji powołania podkomisji nadzwyczajnej, to do niej także się odniosę.

Otóż pierwotny projekt ustawy, który był zamieszczony na stronach internetowych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, odnosił się do przedsiębiorców, którzy realizowali przedsięwzięcia inwestycyjne z zamówienia publicznego. Otóż nie było tam zdania, które by mówiło o tym, że podmiotem będącym stroną zamówienia, jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Co to oznacza? To oznacza, że w tej propozycji rządowej, którą mamy przed sobą, praktycznie mamy zawężenie tylko i wyłącznie do przedsiębiorców realizujących przedsięwzięcia komunikacyjne.

Natomiast mam pytanie: a co z przedsiębiorcami realizującymi chociażby inwestycje stadionowe, dokładnie stadionowe? O nich też jest mowa w ustawie o Euro 2012, ale w końcu one też są wielkimi zamówieniami publicznymi. Co w końcu z przedsiębiorcami realizującymi inne przedsięwzięcia infrastrukturalne? Wydawało się, byliśmy wręcz przekonani, panie ministrze, że pierwotne propozycje były zdecydowanie korzystniejsze dla przedsiębiorców reagujących czy kooperujących w umowach i realizujących zadania zamawiane przez stronę rządowa.

Myślę, że gdybyśmy wyrazili jednoznacznie zgodę na to, ażeby pozbawić tę część przedsiębiorstw jakichkolwiek nadziei na wsparcie parlamentu, gdybyśmy tak postanowili, trudno nam będzie znaleźć słowa wytłumaczenia dlaczego potraktowaliśmy w sposób szczególny branżę drogową, a nie traktujemy w sposób podobny pozostałych uczestników procesu inwestycyjnego podczas realizacji innych inwestycji infrastrukturalnych. To jest jedna część i tutaj już zapowiadam, że będziemy starali się, mam tutaj na myśli Klub Parlamentarny Prawa i Sprawiedliwości, doprowadzić do pierwotnego wymiaru, czyli do poszerzenia grona tych podmiotów gospodarczych, które będą beneficjentami tej ustawy. To po pierwsze.

Po drugie. Panie ministrze, nie da się przejść do porządku dziennego nad propozycją, która ogranicza grono tychże beneficjentów tylko i wyłącznie do podmiotów, które zostały związane umową, albo związały się umową z wykonawcą. Do podmiotów, które z kolei w trybie zamówienia publicznego przejęły zadania do wykonania, czyli tak zwanymi generalnymi wykonawcami. Ja na przykładzie diagramu sporządzonego przed momentem na użytek dzisiejszego spotkania pokazuję zjawisko, które ma miejsce na wielu realizowanych odcinkach budowy autostrad w Polsce.

Ten diagram dotyczy odcinka C autostrady. Nie będę już wymieniał nazw firm, ale gdyby ktoś był tym zainteresowany, zapraszam po posiedzeniu albo w jego antrakcie. Na przykładzie podam jaki to może mieć skutek. Otóż tak: mamy generalnego wykonawcę robót. Tenże generalny wykonawca związał się z podwykonawcą, który praktycznie nie dysponował niczym, poza zdolnościami organizacyjnymi, teczką, oprzyrządowaniem informatyczno – edytorskim, które pozwalało przygotować i wydrukować umowy z innymi podmiotami. Otóż dalej – ten podwykonawca związał się z kolejnym podwykonawcą. Żeby było ciekawie, tenże podwykonawca, to również właściciel firmy.

Bardzo dobrze, że młodzi ludzie biorą się za biznes w Polsce. Ale ten właściciel firmy miał 18 lat w ubiegłym roku. To jest właściciel tej firmy. I tenże dopiero związał umową kilkudziesięciu kooperantów, którzy fizycznie realizowali tę inwestycję drogową. Około pięciu kilometrów autostrady było objęte tym trybem realizacji.

I teraz mamy następujące zjawisko. Jeżeliby uznać, że przedłożony projekt ustawy odpowiada oczekiwaniom środowiska, to będzie odpowiadał oczekiwaniom tylko części tego środowiska. Bo cóż się okazuje? Tego podmiotu, który faktycznie zorganizował grupę podwykonawców, nie ma. Zniknął. Nie ma z nim kontaktu. Z tym młodzieńcem, z tym młodym człowiekiem, nie ma kontaktu. Pozostaje zatem ten podwykonawca, który jest związany umową. I teraz; jeżeli my przyjmiemy rozstrzygnięcia, które będą dedykowane podmiotom związanym umową z generalnym wykonawcą, to pole gry zawęzi się, przepraszam za wyrażenie, tylko i wyłącznie do tego obszaru. Czyli ten podmiot, który tylko organizował, a praktycznie nie zainwestował bezpośrednio

swojego sprzętu, materiałów i robocizny w realizację inwestycji drogowej, będzie mógł liczyć na częściowy bodaj zwrot kosztów. Natomiast na pewno nie będą mogli na ten zwrot liczyć ci podwykonawcy, którzy są na samym dole piramidy, i o których mówimy, że jest ich najwięcej.

Panie ministrze. Mamy informacje, że na Podkarpaciu po upadku Hydrobudowy, możemy te firmy…

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Naprawdę?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam taką informację, ale nie rozmawiałem bezpośrednio z przedstawicielami tych firm. Więc mam informację, że takich firm możemy już liczyć nie w dziesiątki, ale w setki. I oto żeby było ciekawiej, zapytałem co dzieje się z tym konkretnym jednym podwykonawcą. Powiedziano mi, że jego nie ma, nie ma z nim kontaktu. Tymczasem on z kolei zebrał wszystkie faktury od tych, którzy są na samym dole tej piramidy i posługując się tymi fakturami prawdopodobnie naliczył sobie jakieś dwa i pół miliona złotych, które prawdopodobnie otrzyma przy zwrocie podatku. Bo wykazał się fakturami tych przedsiębiorstw.

Mówię – to jest proces występujący na jednym z odcinków autostrady. Ja nie używam w tym momencie nazw tych firm, ale mam je przed sobą zanotowane.

Panie ministrze, posłużyłem się tym przykładem nie dlatego, żeby próbować zdewaluować to, co rząd dzisiaj proponuje. Posłużyłem się tym przykładem dlatego, aby próbować przekonać nas wszystkich, siebie także, do tego, aby w trybie ekstraordynaryjnym i w trybie ekspresowym, jak prosił pan minister, zająć się tym projektem ustawy. Uważam, że w tym Sejmie w tej kadencji i w poprzedniej kadencji, a także w poprzednich kadencjach, wielokrotnie dawano dowód, że można przeprowadzić proces legislacyjny bardzo szybko. Z różnym skutkiem. Ja mam nadzieję, że w tym przypadku się uda.

Gdyby wnioskowana podkomisja nadzwyczajna, co do której też składam wniosek o jej powołanie, mogła się zebrać jutro i od rana rozpocząć pracę, to myślę, że pan przewodniczący korzystając ze swoich prerogatyw i na pewno z przyzwoleniem Komisji Infrastruktury, jest w stanie poszerzyć porządek obrad o dodatkowy punkt. Obrad, które są planowane na jutro na godzinę 16. I na tym posiedzeniu podkomisja nadzwyczajna jest w stanie złożyć sprawozdanie ze swojej pracy.

Ale jeszcze raz proszę – dajmy sobie czas i możliwości, ażeby określić czy poszerzyć grono beneficjentów tego projektu ustawy o tych, którzy oczekują na tę ustawę, nie pomijając grup, ze strony których od dawna rozlegały się prośby i błagania o przyjęcie tegoż projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. W związku z tym, że pan minister Nowak jest zmuszony nas opuścić za chwileczkę, więc w tej chwili poproszę pana ministra o ustosunkowanie się do wypowiedzi. Oczywiście, będziemy kontynuować debatę po wyjściu pana ministra z udziałem pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza oraz pana ministra Macieja Jankowskiego. Proszę, panie ministrze.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Panie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Ja bardzo krótko. Dlatego wspomniałem o tych dylematach. Dlatego wytłumaczyłem, miałem wrażenie, że dość precyzyjnie, dlaczego zawężamy zakres tej ustawy, początkowo mając większe apetyty do uregulowania tej sprawy również generalnie na przyszłość. My pracujemy nad rozwiązaniami, które będą regulowały generalnie współodpowiedzialność strony publicznej za inne kontrakty udzielone na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych. Ale to wymaga również stanowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Nie możemy gwałcić polskiego prawa i polskiej konstytucji w tym obszarze.

W związku z tym to co jest pilne i niezbędne do zrealizowania tu i teraz, bo ci ludzie potrzebują pomocy, to jest to za co my jesteśmy bezpośrednio odpowiedzialni czy czujemy

się odpowiedzialni, bo prawo nas do tego nie zobowiązuje. I to bardzo wyraźnie chcę powiedzieć. Ale czujemy tę współodpowiedzialność i chcemy tym ludziom pilnie pomóc. A to są kontrakty drogowe.

Więc nie tracimy z pola widzenia pozostałych obszarów branży budowlanej, ale problem palący dotyczy tych, którzy pracowali przy budowie dróg zleconych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. I to do czego ja się poczuwam odpowiedzialny po uzgodnieniu również z przedstawicielami poszkodowanych podwykonawców, to jest obszar, który obejmuje projekt dzisiaj państwu składany. I z pełną świadomością mówiłem o tym wcześniej, że robimy dzisiaj lex specialis. Natomiast lex generalis będzie wymagało przepracowania i jeszcze szerszego przemyślenia i uregulowania na przyszłość, a to się toczy.

I żeby też była jasność; nie ma co chować głowy w piasek. Przecież my tą ustawą, nawet jeśli ona miałaby szerszy wymiar dotyczący całej branży budowlanej, która pracuje na rzecz zamawiających, którzy działają w oparciu o ustawę – Prawo zamówień publicznych, my tworzymy ekstraordynaryjne narzędzie. W żadnym innym sektorze gospodarki narodowej nikt nie będzie miał takiej regulacji, aby płacić w zastępstwie za nierzetelnego wykonawcę. Nikt dostawcy mąki nie zapłaci za nierzetelnego piekarza, który nie zapłacił za dostarczoną mu mąkę. Ale my decydujemy się na to rozwiązanie z pełną odpowiedzialnością, polityczną również, bo uznajemy, że ten sektor gospodarki narodowej ma bardzo istotne znaczenie dla całego państwa. A w ramach tego sektora budowlanego, zwłaszcza drogi autostrady i drogi ekspresowe oraz inne kategorie dróg, gdzie zamawiającym jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, uznajemy za szczególnie istotne.

Więc sami państwo musicie sobie odpowiedzieć czy procedować dłużej rozszerzając projekt ustawy o inne obszary, czy pracować dłużej i narażać się na niekonstytucyjność pewnych rozwiązań. Czy też brać to co jest na stole, pomóc tym ludziom pilnie, a nad resztą regulacji pracować trochę bardziej spokojnie, aby pomóc tym ludziom. Dostrzegam jakby ten sam problem w skali całego kraju, stąd chcieliśmy tę sprawę regulować szerzej. Ale uznaliśmy również w rządzie z legislatorami, z konstytucjonalistami, również z ekspertami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, którzy z nami współpracowali, że rozwiążemy sprawę w kilku krokach. Na stole mamy problem niezaspokojonych roszczeń podwykonawców poszkodowanych przez nierzetelnych wykonawców, w pierwszej kolejności przy budowie dróg. I w pierwszej kolejności czujemy się za to odpowiedzialni, spróbujmy tym ludziom szybko pomóc. O dużym obrazku pomyślmy na spokojnie w dłuższym horyzoncie.

Przypominam wszystkim państwu, którzy będziecie jeszcze nad projektem procedowali, że ta ustawa nie wyłącza działania Kodeksu cywilnego i solidarnej odpowiedzialności zamawiającego o zatwierdzonych podwykonawców. Myśmy już dużą część tych należności wypłacili zatwierdzonym podwykonawcom. Teraz mówimy o problemie tych małych firm, które nie były do tej pory widziane w naszym systemie. I to jest problem.

W przyszłości, za co również jesteśmy odpowiedzialni, my ten system uszczelnimy. Będziemy każdego podwykonawcę, usługodawcę i dostawcę widzieli w naszym systemie, bo wprowadzimy zasadę obligatoryjnego zatwierdzania ich wszystkich. Do tej pory tak nie było. Ale trzeba się uczyć na własnych błędach, prawda?

Więc proszę państwa i Wysoką Komisję o pilne uregulowanie tej kwestii, czy w podkomisji czy bezpośrednio na posiedzeniu Komisji, to jest już państwa sprawa. Byleby sprawy nie przedłużać, byleby nie kazać ludziom czekać ponad to co już muszą czekać. A już jak będziecie nad tym procedowali i w jakim trybie, to jest oczywiście odpowiedzialność również polityczna Komisji Infrastruktury. My jesteśmy gotowi pomóc tym ludziom, których widzimy w księgach wierzytelności, które są złożone po upadłości DSS w sądzie. Ci podwykonawcy są widoczni.

I też sobie uczciwie powiedzmy, że nie zaspokoimy wszystkich. Wiemy, że ten proceder jest pewnie smutną, ale nauczką dla nas wszystkich, również dla tych podwykonawców, którzy bardzo często pracowali w oparciu o zupełny brak kwitów;

brakowało zlecenia, brakowało umowy, jakiegokolwiek potwierdzenia. Na jakiej podstawie ktokolwiek może komukolwiek wypłacić jakąkolwiek należność? Takiego systemu po prostu nie ma i nie oszukujmy się – nie stworzymy modelu idealnego. Uważam, że trzeba pomóc tym, którym można pomóc, których widzimy w systemie, albo dzięki pomocy tej ustawy ich zobaczymy w naszym systemie. I na podstawie bardzo prostych regulacji będziemy mogli szybko im zapłacić.

Ale też proszę państwa, członków Komisji Infrastruktury, niezależnie od barw partyjnych, o poczucie współodpowiedzialności. Niestety będzie tak, że będą podwykonawcy, którzy prawdopodobnie pracowali na tej budowie, ale którzy nie będą nigdy w stanie wykazać się przed nami dokumentami, że tę pracę wykonali. I przecież nikt w imieniu strony publicznej, która dysponuje nie własnymi pieniędzmi, tylko pieniędzmi podatników, nie będzie w stanie takich należności uregulować. To sobie trzeba uczciwie powiedzieć. Ja jestem za tym, żeby sobie pewne rzeczy uczciwie mówić do samego końca i nawet do bólu.

Mam świadomość, że to rozwiązanie, które dzisiaj państwu prezentujemy, jest wąskie i nie jest doskonałe. Jeżeli w toku prac legislacyjnych nad projektem znajdziecie państwo sposób na jego udoskonalenie, jesteśmy w pełni otwarci. Pamiętajcie również o orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego, o braku możliwości istotnego rozszerzania legislacji. Bo prosiłbym was, żeby…To co jest moim czarnym snem to to, że w toku prac legislacyjnych, w imię albo partykularnych interesów, albo wzniosłych haseł o pomocy poszkodowanym ludziom, żebyśmy utrącili ustawę w Trybunale Konstytucyjnym albo przed Komisją Europejską. I nie pomogli tym ludziom, którym tą ustawą możemy pomóc na wyciągniecie ręki. To jest mój czarny sen.

Dlatego proszę państwa, abyście poczuli się również współodpowiedzialni za tych, którym możemy pomóc, bo mamy ich w dokumentacji, mamy ich w papierach. Po potwierdzeniu pewnych robót jesteśmy w stanie im pomóc i zebrać dokumenty niezbędne do potwierdzenia wykonanej przez nich pracy. A wówczas jesteśmy w stanie im szybko wypłacić pieniądze w trybie uproszczonym, najpierw jako zaliczkę, a potem resztę kwoty. Więc prosiłbym odłożyć na bok górnolotną ornamentykę związaną z uprawianym przez nas zawodem, czyli zawodem polityka i zająć się bardzo bolesnym i palącym problemem, z którym mamy do czynienia od kilku miesięcy, a którym tą ustawą sprawę załatwimy.

Jeżeli będziecie państwo decydowali się na przedłużanie pracy nad tym projektem, to tylko bardzo prosiłbym o jedną rzecz. O to, żeby Wysoka Komisja uzgodniła to z podwykonawcami, jeżeli się na to zdecydują, że chcą dalej czekać. Jeżeli tak, proszę bardzo, możemy pracować dłużej nad tą ustawą. Ja bym chciał, żebyśmy tę sprawę załatwili szybko, od ręki i od razu. Jeszcze raz prosząc i też doceniając…Dosłownie ostatnie zdanie. Ja przepraszam, ale muszę uciekać do innych rzeczy. Doceniam również zaangażowanie opozycji w tej sprawie. Bo przecież spotykaliśmy się, rozmawialiśmy, szukaliśmy wspólnych rozwiązań. Więc proponowałbym, żeby nad tą ustawą pracować tak, jak potrafi pracować Komisja Infrastruktury jak rzadko która w parlamencie. Żeby odsunąć na bok nasze polityczne interesy, a zająć się sprawą poszkodowanych ludzi i im pomóc.

Bardzo serdecznie dziękuję. Zostawiam pana ministra Jarmuziewicza i pana ministra Jankowskiego. Zostawiam również przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i urzędników Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do udzielania bardzo szczegółowych, merytorycznych odpowiedzi na państwa pytania. Jesteśmy jako wnioskodawcy, czyli rząd, gotowi również i otwarci na propozycje, które doregulują nasz projekt. Na pierwszy rzut oka widziałem propozycję, którą pan Sochacki mi przed chwilą pokazał. Myślę, że są tutaj godne rozważenia konkretne rozwiązania. Więc prosiłbym, żeby nad tymi rozwiązaniami pracować już w toku prac legislacyjnych i ewentualnie poprawiać ten projekt. Bo jak powiedziałem, mam pełną świadomość, że to wcale nie musi być idealne rozwiązanie. Ale jestem przekonany co do tego, że to rozwiązanie szybko pozwoli nam pomóc najbardziej potrzebującym tej pomocy. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Będziemy kontynuować debatę. Mam trzy zgłoszenia; pan przewodniczący Stanisław Żmijan, pan poseł Józef Racki i pan poseł Witold Klepacz. Czy ze strony pań i panów posłów są jeszcze inne zgłoszenia? Nie ma. Proszę bardzo. Pan przewodniczący Stanisław Żmijan; proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Nie ulega wątpliwości, że inicjatywa resortu jest właściwa, ponieważ mamy problem do rozwiązania na rynku wykonawczym w naszym kraju. Ale pytanie jest podstawowe czy mamy rozeznanie sprawy. I tutaj pytanie kieruję w szczególności do przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, do Generalnego Dyrektora. Czy mamy pełne rozeznanie, głęboką analizę w jakim zakresie rozwiążemy problem po uchwaleniu tej ustawy? Problem niezrealizowanych płatności między działającymi na rynku wykonawczym, czyli wykonawcy i podwykonawcy.

Może na początek taka krótka retrospekcja. Część z państwa posłów pamięta, że w parlamencie naszym próbowaliśmy się zmierzyć z tymi problemami kilka lat wstecz. A mianowicie czy pamiętacie państwo jak pojawił się projekt ustawy, który zapewniałby gwarancje płatności na rzecz wykonawców. Pamiętacie? Ten projekt był debatowany i w pewnym momencie praca nad nim została zawieszona i wisi do dzisiaj. To po pierwsze. To była pierwsza inicjatywa.

Druga inicjatywa; czy pamiętacie ją państwo? Rzecz dotyczy tego samego, właśnie rynku inwestycyjnego. Także w sejmowej Komisji Finansów Publicznych podjęta została praca dotycząca momentu powstawania obowiązku podatkowego, czyli systemu księgowania faktur i powstania momentu podatkowego – systemu kasowego czy memoriałowego. Czyli powstania obowiązku podatkowego w momencie wystawienia faktury, czy zapłacenia. Prace te długo trwały i także zakończyły się niczym, dlatego że także przeważyła opinia, że nie załatwiamy sprawy i problem pozostanie. A oczywiście była także jednoznaczna kwestia konstytucyjności tych rozwiązań.

Dlaczego o tym mówię? Mówię dlatego o tym, że my w zasadzie musimy mówić o dwóch kwestiach. O tym co się już wydarzyło na rynku wykonawczym i to co może się zdarzyć. Jeżeli chodzi o tę część, co się może wydarzyć, to w zasadzie jesteśmy zgodni – chyba obaw nie ma. Bo dzisiaj Generalny Dyrektor wyraźnie zapowiedział, że do specyfikacji istotnych warunków zamówienia wprowadzi wymóg zgłaszania podwykonawców, dostawców towarów, sprzętu, środków transportu itd. itd. Generalny Dyrektor będzie miał ich zarejestrowanych u siebie, będzie miał listę i będzie mógł wpływać na regulowanie tych należności.

Ale my mamy tę kwestię…Oczywiście otwartą sprawą jest dlaczego to tak się dzieje, że oferenci przyjmują kontrakty do realizowania, zresztą sami składają takie oferty, i przyjmują kontrakty za 50-60% wartości kosztorysów inwestorskich. To jest jakby oddzielny temat. Ale jest pytanie o tę najkorzystniejszą ofertę. W związku z tym jest pytanie czy kolejny raz nowelizujemy ustawę – Prawo zamówień publicznych? Ale to jakby pozostawiam dzisiaj na boku.

Otóż pytanie kluczowe. W jakimś momencie uchwalimy tę ustawę w tym czy w innym kształcie. Pytanie kluczowe – kogo ona będzie dotyczyła i czy będzie działała wstecz? Będzie bowiem dotyczyła tego co się już działo. Pozostaje też pytanie co do konstytucyjności takiego prawa. Ale powiadam; nie jestem konstytucjonalistą, w związku z tym jestem za tym, żeby te problemy rozwiązać. W związku z tym się zgadzam, jestem za ustawą, ale problem na pewno jest bardzo ważny.

Druga kwestia, i tu jest pytanie do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Otóż czy my tą ustawą załatwimy sprawy? Bo tych podwykonawców, którzy mieli zawarte umowy i byli zgłoszeni, to jestem przekonany, że ich sprawy Generalny Dyrektor już uregulował, załatwił. Bo do tego zobowiązywał go Kodeks cywilny, art. 467 prim. Przepis ten zobowiązuje go do solidarnej odpowiedzialności za realizację płatności podwykonawcom. Ale tylko tym kwalifikowanym podwykonawcom, czyli tym, o których wiedział zamawiający.

I kolejne moje pytanie, takie bardzo konkretne. Panie dyrektorze, a co z podwykonawcami podwykonawców? Zresztą dość precyzyjnie o tym mówił pan przewodniczący poseł Adamczyk. Bo przecież ten projekt w ogóle o tych podwykonawcach nie mówi. I drugie pytanie bardzo istotne. Bo przecież tu wyraźnie mówi się, że do wniosku podwykonawcy czy dostawcy ubiegającego się o płatność, musi być załączona kopia umowy zawartej między wykonawcą a przedsiębiorcą. A Wysoka Komisjo, co z tymi przedsiębiorcami, którzy tych umów nie mają? Bo mają zlecenia, ale często piętrowo wykonywali roboty na zlecenie ustne. Nasz Kodeks cywilny oczywiście dopuszcza również takie umowy. Ale czy to oznacza, że my tą regulacją załatwimy sprawę? Obawiam się, że nie.

I to by było w zasadzie tyle. Oczywiście, tak jak powiedziałem na wstępie – kierunek jest dobry. Dlatego że inwestor zlecający, czyli Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, sięgnie po środki z gwarancji należytego wykonania robót. Oczywiście, to jest dobry kierunek, bowiem upadłość czy wniosek o upadłość wcale nie musi oznaczać tego co najgorsze, czyli upadłości likwidacyjnej. I oczywiście wtedy mamy określoną kolejność działań. Może to być upadłość układowa, czyli firma może się dźwignąć z trudnej sytuacji i oczywiście, wszystkie zobowiązania może po pewnym czasie zrealizować. Ale w międzyczasie ustawa da jej możliwość pomocy tym podwykonawcom właśnie z tych środków określonych gwarancją należytego wykonania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wszystkim tym, którzy zabierają głos, chciałbym powiedzieć tak, że został zgłoszony wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej i z powodów, o których mówili moi przedmówcy, jest to wniosek zasadny. I myślę, że nasza dyskusja będzie w dalszym ciągu odbywać się na posiedzeniu podkomisji. Zasadna jest też propozycja posła Adamczyka, pana przewodniczącego Adamczyka, żeby to posiedzenie odbyło się jutro. Będziemy proponować, żeby podkomisja, jeżeli ją oczywiście powołamy, rozpoczęła pracę jutro o godzinie 10. Numer sali zostanie podany.

W związku z tym, że dzisiaj mamy dzień szczególny, proszę o tym pamiętać, a na sali jest wielu kibiców, prosiłbym o bardzo zwięzłe wypowiedzi, abyśmy mogli zakończyć posiedzenie powołaniem podkomisji nadzwyczajnej. I byśmy pracowali nie pod presją czasu, ale na spokojnie w dniu jutrzejszym.

Pan poseł Józef Racki; proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Projekt ustawy złożonej jest…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bliżej mikrofon proszę, panie pośle.

Poseł Józef Racki (PSL):

Projekt ustawy, który został nam przedłożony, wyraźnie ma zapis, że dotyczy tylko spraw załatwianych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. To nie ma wątpliwości. Natomiast myślę, że dobrze byłoby, ale jest już po czasie…Tak mi się przypomniało, że „lepiej późno niż wcale". Przecież Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wiedziała o tym co się dzieje na budowie autostrad. Wiedziała o tym, że te umowy, które zawarte były na pewno w dobrej wierze, nie zawierają wszystkich elementów, które powinny zawierać umowy. I było podzlecanie robót w nieskończoność. W umowie pierwotnej powinien być określony stopień generalizacji tych podwykonawców, którzy mają wykonywać tę robotę. I pewnie wtedy by nie było tych rzeczy, o których mówimy dzisiaj..

Gdybyśmy również wcześniej pomyśleli o podatku VAT i żeby podwykonawca czy wykonawca płacił podatek VAT za otrzymane pieniądze, a nie za pieniądze kredytowane, to też byłaby inna rola na dzień dzisiejszy tych podwykonawców.

Ja natomiast mam takie pytanie. W art. 1 ust. 2 projektu ustawy mamy napisane: „Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zwany dalej „Generalnym Dyrektorem", spłaca należność do wysokości równej kwocie zabezpieczenia… ze środków

pochodzących z Krajowego Funduszu Drogowego". I tutaj proszę zwrócić uwagę na sformułowanie „do wysokości równej kwocie zabezpieczenia".

I moje pytanie brzmi, ile wynosi ta równa kwota zabezpieczenia? W art. 150 ustawy – Prawo zamówień publicznych mówimy, że zabezpieczenie wynosi od dwóch do dziesięciu procent. Jeżeli przyjmiemy, że zabezpieczenie wynosi 1000 złotych i to sobie jak gdyby zabezpieczamy tą płatnością, to w art. 151 tej samej ustawy mamy zapis: „Zamawiający zwraca zabezpieczenie w terminie 30 dni od dnia wykonania zamówienia i uznania przez zamawiającego za należycie wykonaną robotę".

A więc jak robota jest wykonana należycie, to zwracam się do Generalnego Dyrektora o zwrot pieniędzy. Kwota pozostawiona na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi i zawady nie może przekroczyć 30%. W związku z tym dyrektor zwraca mi 700 złotych, a 30% zostaje na zabezpieczenie. Czy o to chodzi w tym zapisie projektu ustawy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Witold Klepacz; proszę.

Poseł Witold Klepacz (RP):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Naszym zdaniem, zdaniem Ruchu Palikota, ta ustawa, ta regulacja, powinna uwzględnić, oczywiście w miarę możliwości, wszystkie ujawnione przypadki, które zaistniały w procesie inwestycyjnym Euro 2012. Akurat tak się składa, że prawie codziennie dochodzą nowe fakty dotyczące właśnie braku zapłaty dla wykonawców bądź podwykonawców, generalnie przedsiębiorców. Zdaję sobie sprawę z tego, że jest to szerokie pojęcie i Komisja będzie musiała się z tym zmierzyć. Jest cały szereg dylematów, które już ujawniły się w dzisiejszej dyskusji. I to jest właśnie przede wszystkim zadanie Komisji, żeby dobrze zważyć te dylematy i żeby je rozstrzygnąć. Tym bardziej, że wisi nad nami groźba niezgodności z konstytucją. Więc tutaj, oczywiście w miarę możliwości, Komisja powinna pracować szybko, ale opinie konstytucjonalistów na pewno będą też niezbędne.

Oczywiście, to co zrobimy będzie dotyczyło tych przypadków, które już zaistniały. Nie możemy pominąć chociaż tego przypadku, gdzie mamy sprawę dotyczącą braku regulacji zapłaty prawie 400 mln zł na Stadionie Narodowym w Warszawie, co wynika z 15 tysięcy dodatkowych zleceń, nowych zleceń w trakcie procesu inwestycyjnego. A więc nie wyobrażam sobie, żebyśmy tego przypadku nie uwzględnili. To dotyczy tego co już miało miejsce. Ale oczywiście na przyszłość sprawy należy uregulować poprzez nowelizację ustawy – Prawo zamówień publicznych. Z tego co się orientuję, prace nad taką nowelizacją trwają. I to będzie niejako przedmiotem osobnej debaty chyba w Komisji Gospodarki. Ale może wspólnej debaty z Komisją Infrastruktury.

Popieram wniosek pana posła Andrzeja Adamczyka o powołanie podkomisji nadzwyczajnej w miarę możliwości jak najszybciej. I zabierzmy się do roboty, bo w miarę możliwości trzeba na tym jeszcze posiedzeniu Sejmu doprowadzić tę sprawę do końca. A więc panie przewodniczący, przegłosujmy skład podkomisji nadzwyczajnej. Niech ta podkomisja w dniu jutrzejszym zabiera się do roboty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Ja chciałem wspomnieć o dwóch sprawach, które do tej pory nie były poruszane. Otóż pierwsza rzecz dotyczy nazwy ustawy. Wydaje się, że ona pozostała jeszcze z pierwszej wersji projektu przedstawionej przez rząd. Ale to jest rzecz istotna, bo mówimy tutaj generalnie o realizacji udzielonych zamówień publicznych. A cała reszta ustawy odnosi się tak naprawdę do zamówień drogowych i zlecanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Stąd pytanie do legislatorów, czy w tytule ustawy musi to być zaznaczone, czy wystarczy zapis taki jaki jest?

Tylko jest jeszcze jedna rzecz, na którą musimy zwrócić uwagę przy pracy podkomisji nadzwyczajnej. Otóż szanowni państwo, jest w tej ustawie ewidentny

element dyskryminujący, a mianowicie dużych przedsiębiorców. W artykule 2 w ust. 2 jest opisane, że dobrodziejstwa, że tak powiem, tej ustawy, dotyczą tylko średnich, małych i mikroprzedsiębiorców. Jeżeli będzie próba zaskarżenia ustawy przed Trybunałem Konstytucyjnym, to będzie oczywisty argument do tego, żeby coś takiego uczynić. Dlatego musimy na to zwrócić uwagę, bo wszystkim nam zależy na tym, żeby sprawę pomyślnie rozstrzygnąć po myśli tych poszkodowanych przedsiębiorców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Janusz Piechociński; proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Podzielam pogląd pana ministra, że trzeba bardzo ostrożnie wychodzić poza zakres przedłożenia rządowego, żeby nie narazić się na to, że będzie jakiś strzał niekonstytucyjności czy nieeuropejskości. Wobec środowiska wyjdziemy na tych, którzy nie chcieli nic zrobić, tylko grali na czas. Z góry i uczciwie te intencje trzeba przełożyć na konkretne rozwiązania. I to jako zadanie domowe dla rządu, resortu i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Na trwających kontraktach, na których jeszcze trwają prace, możliwe są trzy scenariusze. Pierwszy; zamawiający pod presją rozpatruje część roszczeń zasadnych, wykonawcy kończą inwestycję, będzie mniej zerwanych umów, natomiast urzędnicy narażą się na niekończące się kontrole i będą musieli bronić aneksów umów i zwrotu kosztów inwestycji. A budżet poniesie dodatkowe wydatki.

Drugi scenariusz; nastąpi zerwanie kontraktów, będą nowe procedury przetargowe, często wielomiesięczne, czasami wieloletnie opóźnienia, fala procesów sądowych. W efekcie umowy na zakończenie inwestycji będą dużo droższe. Jest to scenariusz dla silnych firm, których jest mało na rynku. Bo one mogą doczekać się odbicia sobie strat po 2,15, jak się pojawi większy pieniądz, a konkurencja się wykrwawi.

No i trzeci scenariusz; następuje zerwanie kontraktów, po czym kontrakty są rozdawane z wolnej ręki, jak to było w przypadku zejścia z budowy firm COVEC i DSS. Mamy więc to balansowanie, że nagle Komisja Europejska stwierdzi, że na kontraktach w Polsce jest dużo zamówień z wolnej ręki. No, ale mamy też sytuację podobną jak w tym wariancie drugim.

Na któryś z tych scenariuszy trzeba się zdecydować. Powtarzam kolejność – rząd, resort i Generalna Dyrekcja. Jeżeli tu nie nastąpi rozstrzygnięcie i nie będzie konsekwencji, to gwarantuję państwu, że będziemy mieli masowe spotkania z kolejnymi grupami skrzywdzonych podwykonawców, podwykonawców i podwykonawców i próby sięgania do nowych rozwiązań ustawowych. W związku z tym ja sygnalizuję rządowi, że ta ustawa rozwiązuje problem w jakiejś części, z olbrzymią i tak już stratą części podwykonawców. Ale nie rozwiązuje ona głównej choroby procesu inwestycyjnego. A ona jest dużo głębsza niż myślimy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy zawartego w druku nr 451. W trakcie dyskusji nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne, został natomiast zgłoszony wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej. Padły także propozycje składu podkomisji, może je odczytam. Mam zgłoszenia, więc jeżeli któryś z klubów uważa, że zgłoszenie jest niezgodne z waszą intencją, to proszę o zwrócenie mi uwagi.

Ruch Palikota prosił o umieszczenie w podkomisji nadzwyczajnej dwóch posłów – pana posła Henryka Kmiecika i pana posła Witolda Klepacza. Solidarna Polska – pan poseł Jarosław Żaczek. Prawo i Sprawiedliwość – pan poseł Adam Abramowicz i pan poseł Bogdan Rzońca. Polskie Stronnictwo Ludowe – pan poseł Józef Racki. Sojusz Lewicy Demokratycznej – pan poseł Leszek Aleksandrzak. Platforma Obywatelska – pani poseł Krystyna Sibińska, pani poseł Magdalena Gąsior-Marek i pan poseł Stanisław Zmijan.

Czy jest sprzeciw wobec powołania podkomisji nadzwyczajnej w składzie przeze mnie wymienionym? Nie ma sprzeciwu; podkomisja została powołana.

Ogłaszam dwie minuty przerwy po to, aby goście, którzy byli obecni na tym posiedzeniu, mogli opuścić salę. I zapraszam członków podkomisji do podejścia do stołu prezydialnego w celu ukonstytuowania się. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący – w kwestii formalnej. Przed posiedzeniem Komisji o głos prosił reprezentant środowisk przedsiębiorców, pan Konstanty Sochacki. Ja bardzo proszę pana przewodniczącego, aby jednak udzielić głosu stronie społecznej w sprawie tak ważnej, nad którą dzisiaj debatujemy. Myślę, że cokolwiek cierpliwości w sobie jeszcze znajdziemy. Zaś kiedy słyszymy o kwestiach czasowych, ja nie chciałem w swoim wystąpieniu nic nikomu wyrzucać i wytykać. Ale w tym momencie muszę wyraźnie powtórzyć; projekt rezolucji wzywającej rząd do podjęcia natychmiastowych działań, które mają zabezpieczyć interes poszkodowanych przedsiębiorców, został złożony do laski marszałkowskiej; 24 kwietnia został nadany numer druku sejmowego. Tak że drodzy państwo; minęło już sporo czasu. I kto jak kto, ale my jesteśmy ostatnimi, mam na myśli opozycję, których można by pomówić o próby hamowania tego czy wychładzania tego procesu.

Panie przewodniczący, bardzo proszę o udzielenie głosu panu Konstantemu Sochackiemu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja chciałem przypomnieć tylko panu przewodniczącemu Adamczykowi i już od dłuższego czasu zdążyłem się przyzwyczaić, że bardzo panu przewodniczącemu zależy zawsze, by na każdym posiedzeniu Komisji ostatni głos należał do pana przewodniczącego. Ale chciałem panu zwrócić uwagę, że Komisja niezwłocznie zajęła się rezolucją, opracowała tę rezolucję, ustosunkowała się do niej, przedłożyła Prezydium Sejmu z uwagami również, o czym państwo doskonale wiecie. Reakcja rządu też jest natychmiastowa. Mamy projekt ustawy, który odnosi się do konkretnie tego problemu, tak jak to słychać było wyraźnie i przewijało się w wystąpieniach i głosach, które podnosili przede wszystkim podwykonawcy funkcjonujący czy pracujący na inwestycjach drogowych.

Natomiast ja panu Sochackiemu bardzo dziękuję za uwagi. Podkomisja…

Głos z sali:

Przepraszam jeszcze, bo myśmy tu przyjechali…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale proszę nie przerywać. Szanowni państwo, ja pozwoliłem uczestniczyć państwu w posiedzeniu Komisji, przecież nie zabroniłem. Mogliście wysłuchać, że niezwłocznie chcemy nad tym projektem pracować. Zapraszam na posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej. Dziękuję za wszystkie…

Głos z sali:

Chcielibyśmy jednak coś powiedzieć…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę mi nie przerywać, bo nie udzielę głosu. Porządek musi być. Ja nikomu na tej sali nie przerywam. Ja chciałem tylko tyle powiedzieć, że dziękuję za te wszystkie uwagi, które zostały przekazane przez państwa; one zostaną przekazane do podkomisji. Mam nadzieję, że podkomisja je uwzględni w swoich pracach.

To jest tak; jeśli ktoś jest grzeczny i zezwala na uczestnictwo w posiedzeniu Komisji, to nie znaczy, panie przewodniczący, że należy w taki sposób ustawiać relacje na tym posiedzeniu.

Proszę…Jeżeli pan jeszcze raz w taki sposób będzie się wypowiadał, naprawdę, nigdy państwu nie pozwolę uczestniczyć w pracach podkomisji. Musi być jakaś grzeczność. Nie padło ani jedno złe słowo w waszym kierunku. a odpowiedź jest taka, jak słyszę. Proszę bardzo. Chciał pan zabrać głos? …

Przedstawiciel Komitetu Protestacyjnego Poszkodowanych Przedsiębiorców Konstanty Sochacki:

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale proszę o krótką wypowiedź.

Przedstawiciel KPPP Konstanty Sochacki:

Czy jestem już słyszany? Dziękuję serdecznie za zaproszenie na posiedzenie Komisji. Część naszych wątpliwości rozproszył już pan minister, część również była tutaj… Ja chciałbym państwu…Rozesłaliśmy przedtem materiały, nasze uwagi do projektu ustawy. Myślę, że wszyscy je otrzymali, a jeżeli ktoś ich nie ma, to proszę podnieść rękę, koledzy za chwilę doniosą.

Chciałbym poprosić państwa, żebyście państwo zerknęli na stronę czwartą tych materiałów. Narysowaliśmy tutaj schemat tego, jak na przykładzie budowy autostrady A-1 jest prowadzona ta inwestycja, co się na niej dzieje. Dlatego że w projekcie ustawy jest powiedziane, że dotyczy on podwykonawcy czy przedsiębiorcy, który ma umowę z generalnym wykonawcą.

Niestety, są takie mechanizmy, które na terenie Polski są stosowane przez niektóre firmy. I chciałbym państwu pokazać, jak na przykładzie tego schematu na stronie 4 jest to rozwiązane na budowie autostrady A-1. Prace na odcinku D Kowal-Sójki wykonuje konsorcjum trzech firm irlandzkich i firma polska BUDBAUM SA – Partner, wobec której już ogłoszono upadłość. To jest poziom pierwszy – wykonawca, który ma kontrakt z Generalną Dyrekcją.

Na poziomie drugim znajduje się podwykonawca, firma SRB Polska sp. z o. o. Jest to spółka-córka irlandzkiej firmy SRB. I dopiero dalej następuje poziom 3. Oznacza to, że zgodnie z tą ustawą roszczenia może zgłosić tylko firma SRB Polska, jako zarejestrowany podwykonawca. W dalszej części materiału jest pokazane jak ci podwykonawcy byli rejestrowani. Oznacza to, że praktycznie do odszkodowania może się zgłosić spółka-córka firmy irlandzkiej. Wszyscy dalsi podwykonawcy i usługodawcy są całkowicie pozbawieni możliwości jakiegokolwiek działania.

W związku z tym w naszym materiale na stronie 2 zawarta jest propozycja, żeby w artykule 2 ustęp 1, po słowach „udzielonego zamówienia publicznego”, dodać słowa „lub z jednym z jego dalszych podwykonawców działających na danej budowie, gdy wartość dostawy lub usługi przekracza kwotę 100.000 złotych”.

O co tutaj chodzi? Generalnie o to, żeby ci dalsi podwykonawcy podwykonawców nie byli pozbawienie możliwości dochodzenia czegokolwiek. Ustaliliśmy kwotę 100 tysięcy, bo jest to kwota w miarę realna. Bo wiadomo, że ten kto dostarczy za tysiąc czy dwa tysiące złotych jakieś drobne usługi porządkowe, nie liczy się to w tym temacie. Ale ci, którzy już wykonują powyżej stu tysięcy złotych, to już jest to wartość odpowiednia. I uważamy, że taki zapis w ustawie znakomicie pomógłby w rozwiązaniu tych kłopotów.

Podobną sytuację mamy na odcinkach budowy autostrady A-4, na odcinku autostrady A-1 w spółce POL-DIM, gdzie jest tak, jak pokazywał tutaj pan poseł Adamczyk. Są schematy, gdzie specjalnie tworzy się firmy wydmuszki, które służą oszukaniu całego łańcucha podwykonawców, a w praktyce jest to łańcuch nieszczęścia. Bo jest to łańcuch nieszczęścia firm, które nie mogą sobie poradzić oszukane przez głównych wykonawców.

Pozostałe sprawy, które zostały wniesione w naszych uwagach, uważam, że jak pan przewodniczący Rynasiewicz wyrazi zgodę na nasz udział w obradach podkomisji, która zajmie się szczegółowo tymi problemami, przedstawimy na dalszym etapie. Uważam, że to, co powiedziałem w tej chwili, to chyba najbardziej istotna rzecz, żeby gdzieś przerwać łańcuch tych nieszczęść podwykonawców i dalszych podwykonawców, żeby ci podwykonawcy nie byli oszukiwani przez głównych wykonawców.

Bardzo byśmy prosili o wyrażenie zgody pana przewodniczącego na udział w pracach podkomisji w dniu jutrzejszym, gdzie szczegółowo będziemy mogli się ustosunkować, rozumiejąc, że dzisiaj może nie jest czas na to. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. I tak jak mówiłem, dwie minuty przerwy w celu ukonstytuowania się podkomisji nadzwyczajnej. Po dwóch minutach rozpoczniemy następny punkt dzisiejszego posiedzenia Komisji. Proszę wszystkich członków podkomisji nadzwyczajnej o podejście do stołu prezydialnego.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę państwa, jeśli można dosłownie minutę cierpliwości. Ja chciałem przeprosić pana przewodniczącego Rynasiewicza za zaistniałą sytuację, której się dopuściłem. Ja nie przekazałem panu Rynasiewiczowi prośby pana Sochackiego, aby zapisać go do głosu. Zaś przewodniczący prowadząc posiedzenie Komisji w dniu dzisiejszym nie mógł wiedzieć, że tenże chce zabrać głos. Przepraszam, panie przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Jutro pierwsze posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej rozpocznie się bezpośrednio po posiedzeniu Sejmu, czyli po godzinie 10.

Prosiłbym już o opuszczenie sali; chcemy rozpocząć następny punkt porządku dziennego. Proszę o spokój i uwagę.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, jeżeli pozwolicie rozpoczniemy realizację porządku obrad. W punkcie II informacja Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o kontroli wzorców umów i regulaminów stosowanych przez przewoźników lotniczych, kolejowych oraz przedsiębiorców świadczących usługi najmu samochodowców osobowych w Polsce.

Witam przedstawicieli Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Witam pana prezesa Jarosława Króla. Witam wszystkich naszych gości. I jeszcze raz witam panie i panów posłów. Rozumiem, że pan minister Jarmuziewicz zostaje z nami.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo się z tego powodu cieszymy. Proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Jarosław Król:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Bardzo dziękuję za zaproszenie i za możliwość przedstawienia ostatnich raportów konsumenckich opracowanych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Te raporty powstały w związku z rozgrywanymi właśnie Mistrzostwami Piłkarskimi Euro 2012. W związku z tym, że o godzinie 18 rozpocznie się pierwszy mecz i później mamy przed sobą też ważny mecz piłkarski, postaram się bardzo szybko przedstawić informację na temat tych raportów. Te raporty zostały złożone na ręce pana przewodniczącego 18 maja tego roku.

Kontrole, proszę państwa, przeprowadziliśmy w I kwartale tego roku. Zaangażowane były w to trzy delegatury i departamenty Urzędu. W wyniku tych kontroli powstał raport na temat wynajmu samochodów osobowych przygotowany przez delegaturę w Lublinie, raport na temat przewozów lotniczych przygotowany przez delegaturę w Bydgoszczy i raport na temat pasażerskich przewozów kolejowych; ten raport przygotowała poznańska delegatura Urzędu.

Na taką skalę, proszę państwa, tego rodzaju kontrole na tych rynkach ważnych z punktu widzenia transportu, przeprowadziliśmy po raz pierwszy. Łącznie zostało przeanalizowanych 69 różnego rodzaju wzorców, regulaminów umów i informacji, które znajdują się na stronach internetowych, materiałów reklamowych czy nawet ofert specjalnych przygotowanych na Euro.

Proszę państwa, skontrolowaliśmy 32 przedsiębiorców, w tym 20 świadczących usługi wynajmu samochodów, 8 przewoźników kolejowych i 4 przewoźników

lotniczych. Wątpliwości wzbudziły 183 postanowienia. To jest taka suma, ale zastrzeżenie się powtarzały do każdego z rodzaju przedsiębiorców z każdej branży. 26 przedsiębiorców zostało wezwanych w sposób dobrowolny do zmiany stosowanych klauzul. Wyszliśmy z takiego założenia, że chodzi nam o to, aby jak najlepiej wyczyścić rynek z różnego rodzaju nieprawidłowości jeszcze przed rozpoczęciem Euro. I jakby tym się kierowaliśmy w przypadku branży transportu lotniczego i kolejowego. A w przypadku rynku usług wynajmu samochodów osobowych; to była pierwsza taka duża kontrola. Chodziło więc o to, żeby od razu nie prowadzić jakiś restrykcyjnych działań w stosunku do tych przedsiębiorców. Wszczęto 19 postępowań w sprawie praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów.

Jeżeli chodzi, proszę państwa, o wypożyczanie samochodów osobowych, to tutaj zakwestionowano 128 klauzul u 18 na 20 sprawdzonych przedsiębiorców. Byli to różni przedsiębiorcy. My dokonaliśmy wyboru wedle takiego klucza, że siedmiu przedsiębiorców, to przedsiębiorcy działający na terenie całego kraju, potem kilku przedsiębiorców, którzy działają w miastach – gospodarzach rozgrywek piłkarskich Euro 2012. I wreszcie kilku przedsiębiorców, którzy prowadzą tego rodzaju działalność na mniejszą skalę i tylko w jednym mieście.

Tutaj, proszę państwa, stwierdziliśmy, że jedenastu przedsiębiorców przerzuca na najemców odpowiedzialność z tytułu uszkodzeń powstałych podczas użytkowania wypożyczonego auta, braku w wyposażeniu lub kradzieży wynajętego pojazdu. Wynajmujący nakładając na konsumenta taką odpowiedzialność, często abstrahują od przyczyn i warunków powstania potencjalnej szkody. Jako przykład podam zakwestionowane postanowienie, cytuję: „Klient jest zobowiązany do pokrycia naprawy każdego uszkodzenia, które powstało w czasie trwania najmu rzeczy, a nie wynikającego ze zwykłego zużycia rzeczy lub gdy wynajęty pojazd został uszkodzony, skradziony bądź utracony, cały lub jego część, niezależnie od tego czy z winy najemcy czy z winy osoby trzeciej, najemca ponosi finansową odpowiedzialność za rzeczywiste koszty naprawy”.

Te postanowienia, proszę państwa, naruszają równość kontraktową stron. Realnym skutkiem takich regulowań może być rażące naruszenie interesów konsumenta poprzez obciążenie go kosztami wyrównania wszelkich szkód, także powstałych właśnie w okolicznościach od niego niezależnych. Postanowienia te dotyczą różnego rodzaju szkód, począwszy od utraty tablic rejestracyjnych, uszkodzenia wnętrza lub kradzieży samochodu. Ponadto kontrola wykazała, że sześciu spośród skontrolowanych przedsiębiorców stosuje postanowienia, zgodnie z którymi jeżeli najemca nie wykupi ubezpieczeń oferowanych przez wypożyczalnię, będzie musiał pokryć wszystkie koszty związane z uszkodzeniem lub kradzieżą pojazdu. W opinii Urzędu, takie postanowienie może wzbudzać swoisty strach u konsumenta, który ostatecznie, z obawy przed konsekwencjami finansowymi, będzie się czuł przymuszony do wykupienia takiego ubezpieczenia.

Wątpliwości wzbudzają także klauzule nakładające na konsumentów różne obowiązki, których niespełnienie grozi surowymi konsekwencjami. Przykładowo, jedna z badanych wypożyczalni zobowiązuje najemców, w przypadku kradzieży auta, do powiadomienia jej o tym i do natychmiastowego zwrotu dokumentów oraz kluczyków do samochodu. W przeciwnym razie, i tutaj też cytuję, „najemca jednoznacznie przyznaje się do popełnionej kradzieży pojazdu”. Wątpliwości w tym przypadku budzi ten automatyczny skutek w postaci przyznania się najemcy do popełnienia przestępstwa.

Inny przedsiębiorca, proszę państwa, zobowiązuje konsumenta do zapłacenia wszystkich mandatów otrzymanych w czasie wypożyczenia pojazdu, bez względu na przyczynę ich wystawienia. Więc załóżmy, że nałożenie mandatu było spowodowane kwestiami technicznymi zawinionymi przez wynajmującego, to najemca musiałby ten mandat zapłacić, mówiąc kolokwialnie.

W związku z kontrolą wypożyczalni samochodów osobowych, proszę państwa, osiemnastu przedsiębiorców zostało wezwanych do zmiany kwestionowanych klauzul. Ponadto zostało wszczętych siedem postępowań w sprawie praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumenta.

Kolejna skontrolowana branża, niezwykle istotna z punktu widzenia transportu konsumentów, także kibiców Euro 2012, to transport lotniczy. Dlatego skontrolowano najważniejszych przewoźników lotniczych – Polskie Linie Lotnicze LOT, Eurolot, jak również nową firmę na rynku polskim Olt-Express oraz spółkę Sprinter. Zakwestionowano 21 klauzul. Wątpliwości Urzędu wzbudziły postanowienia, w których między innymi linie lotnicze uzależniały odpowiedzialność za uszkodzenie bagażu od zgłoszenia tego faktu obsłudze na pokładzie samolotu, w przypadku bagażu podręcznego, lub natychmiastowego wypełnienia na lotnisku specjalnego formularza w przypadku bagażu rejestrowanego. W przeciwnym przypadku pasażer traciłby możliwość dochodzenia swoich praw.

Tu należy wskazać, że przepisy nie nakładają obowiązku natychmiastowego powiadomienia czy natychmiastowego wypełnienia formularzy. Czas na zgłaszanie zastrzeżeń uszkodzonego bagażu wynosi 7 dni od jego odbioru.

Urząd zakwestionował także postanowienia, na podstawie których przewoźnicy mogą dowolnie dysponować nieodebranym bagażem, na przykład sprzedać lub zniszczyć. Zgodnie z prawem, oddając bagaż do luku w terminalu lotniczym, zawieramy umowę przechowania. Gdy bagaż nie zostanie odebrany, przedsiębiorca ma prawo obciążyć nas kosztami jego przechowania. Natomiast niedozwolone jest arbitralne decydowanie, że nieodebranie bagażu oznacza, że właścicielowi jest on niepotrzebny.

I tutaj przykład u jednego przedsiębiorcy takiego postanowienia, cytuję: „W przypadku nieodebrania bagażu nierejestrowanego w ciągu 3 miesięcy od jego dostarczenia na miejsce przeznaczenia, przedsiębiorca zastrzega sobie prawo do likwidacji bagażu zgodnie ze swoimi przepisami i będzie zwolniony od odpowiedzialności względem pasażera”. W wyniku kontroli przewoźników lotniczych każdy został wezwany do zmiany kwestionowanych klauzul. Ponadto Urząd wszczął 4 postępowania w sprawie praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów.

Również, proszę państwa, skontrolowaliśmy rynek przewozów kolejowych. Tutaj skontrolowaliśmy najważniejsze spółki na rynku kolejowym – PKP InterCity i Przewozy Regionalne, a także te spółki kolejowe, które prowadzą działalność w miastach – gospodarzach rozgrywek piłkarskich Euro 2012. Zakwestionowano, proszę państwa, 34 klauzule. Wzorce wszystkich skontrolowanych przewoźników kolejowych zawierają postanowienia, które wyłączają odpowiedzialność w razie wystąpienia tak zwanego ograniczenia w ruchu pociągów lub innych bliżej niesprecyzowanych okoliczności. W związku z tym konsument, który poniesie szkodę i z winy kolei nie dotrze na czas, nie mógłby starać się o rekompensatę.

Podam też przykład. Cytuję: „Posiadaczowi biletu nie przysługuje odszkodowanie w razie częściowego ograniczenia ruchu pociągów”. I inne postanowienie: „Posiadaczowi biletu nie przysługuje odszkodowanie w razie ograniczenia ruchu pociągów”. Tymczasem zgodnie z przepisami, każdy przedsiębiorca odpowiada za opóźnienia spowodowane jego zaniedbaniem. Jedynym wyjątkiem jest siła wyższa czy zdarzenie spowodowane przez osobę trzecią lub po prostu zawinione przez samego podróżnego.

Wątpliwości Urzędu wzbudziło także postanowienie regulaminu przewozu pasażerów dotyczące korzystania z miejsc sypialnych do leżenia. Na jego podstawie przewoźnik zastrzega sobie prawo przydzielenia podróżnemu miejsca innego niż wskazano na bilecie. W ocenie Urzędu, jest to niedozwolona zmiana dokonana przez przewoźnika bez żadnych przyczyn istotnych cech zawartej umowy. Ponadto postanowienie nie precyzuje jakie sytuacje mają charakter szczególny, jakie inne miejsce przewoźnik może zaproponować podróżnemu.

W wyniku tej kontroli czterej przedsiębiorcy zostali wezwani do zmiany klauzul, a wobec ośmiu zostało wszczęte postępowanie w sprawie naruszenia zbiorowych interesów konsumentów.

Wysoka Komisjo. Chcę również podkreślić, że Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów na bieżąco prowadzi kontrole wzorców umów i regulaminów stosowanych przez przedsiębiorców w transakcjach z konsumentami. W ten sposób identyfikujemy postanowienia, które budzą wątpliwości co do zgodności z Kodeksem cywilnym. W konsekwencji podejmowane są działania w celu ich eliminacji,

wszczynane są postępowania, kierowane są także pozwy o uznanie klauzul za niedozwolone do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Działania takie w konsekwencji wpisują się w realizację zadań edukacyjno – informacyjnych Urzędu, które skierowane są do wszystkich uczestników rynku. W ten sposób poprzez raporty staramy się pełnić pewną funkcję prewencyjną dla innych podmiotów działających w branży.

Od jakiegoś czasu z każdym raportem konsumenckim przygotowujemy również poradniki dla konsumentów, w których w sposób uproszczony i czytelny dla konsumenta, przecież nie zawsze przygotowanego prawnie, przedstawiamy praktyczne informacje co do danej branży. Poradniki zawierają podstawowe informacje o danej branży, do kogo się zwrócić w razie problemów. I takie poradniki zostały również przygotowane.

Już powiem na koniec dodatkowo, że w związku z organizacją w Polsce i na Ukrainie piłkarskich Mistrzostw Europy Euro 2012, Urząd przygotował Poradnik kibica w formie książeczki. Poradnik wygląda w taki sposób, że na jednej stronie jest terminarz rozgrywek i mały słowniczek z najważniejszymi zwrotami w języku polskim, ukraińskim i angielskim. Natomiast na drugiej stronie są najważniejsze informacje dla konsumentów co do przekraczania granic, co do zasad reklamowania zakupionych towarów, pokazania różnic jak to wygląda w Polsce i jak to wygląda na Ukrainie.

Poradnik kibica został wydany w nakładzie 15 tysięcy egzemplarzy i jest dostępny w biurach informacji turystycznej w miastach – gospodarzach Euro, też w wojewódzkich inspektoratach Inspekcji Handlowej we Wrocławiu, Poznaniu, Gdańsku i w Warszawie. Poradnik zamówiły również niektóre hotel, można go także znaleźć na dworcach kolejowych. Aby informacja była możliwie jak najszersza i aby dotarła do wszystkich zainteresowanych, na stronie internetowej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów zamieściliśmy też poradniki mówione w formie MP3 do ściągnięcia czy do słuchania przez konsumentów. Teksty są też w języku polskim, ukraińskim i angielskim.

Na koniec powiem, że na czas Euro infolinia konsumencka, którą prowadzi Federacja Konsumentów, będzie również dostępna w języku angielskim i ukraińskim dla konsumentów z innych państw, którzy przyjechali na mistrzostwa do Polski.

Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo; poprosimy pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, żeby się odniósł do informacji przedstawionej przez pana prezesa.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

W związku z tym, że dyskusja posłów już się zakończyła, jak rozumiem…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie, nie, ale chcielibyśmy, żeby przedstawiciel rządu się wypowiedział w sprawie informacji.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ja powiem tak; były to raczej uwagi o charakterze rynkowym niż systemowym do wdrożenia legislacyjnego. W związku z tym jeżeli będą tego typu uwagi na bieżąco, to my otwarci jesteśmy na uwagi ze strony Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. I jeżeli to się złoży w jakąś całość, która by się nadawała do przekucia w jakieś inicjatywy legislacyjne, to jesteśmy otwarci. Natomiast na obecnym etapie jakoś tak nie składam tego, żeby zrobić z tego jakieś akty prawne.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z pań i panów posłów chciał zabrać głos? Może z zaproszonych gości? Wszyscy czekają na mecz, tak?

Ja też chciałbym powiedzieć jedną rzecz. Nasza współpraca, mam na myśli naszą Komisję Infrastruktury, z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów, układa się jak najlepiej. Mamy stały kontakt i również wiem, że nawet projekt ustawy, który był omawiany wcześniej, był pewnym problemem dla Urzędu, jak również dla nas.

Za przedstawioną informację dziękuję. Mam nadzieję, że ona dalej będzie się tak przydawać. Szefom wszystkich innych urzędów dziękuję też, że są dzisiaj z nami. I życzę dobrego kibicowania i sukcesu drużyny polskiej. Wszystkiego najlepszego. Dziękuję.